

CONSEIL D'ETAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R E T

n° 227.902 du 26 juin 2014

A. 146.382/XIII-3222

En cause :

1. **l'Association sans but lucratif
ASSOCIATION DES RIVERAINS ET
HABITANTS DES COMMUNES PROCHES
DE L'AEROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES
(BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT),
en abrégé "A.R.A.CH.",**

2. **PAGE** Bernard,
ayant tous deux élu domicile chez
Me Alain LEBRUN, avocat,
place de la Liberté 6
4030 Grivegnée,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
Me Bénédicte HENDRICKX, avocat,
rue de Nieuwenhove 14 A
1180 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 9 janvier 2004 par l'association sans but lucratif (A.S.B.L.) ASSOCIATION DES RIVERAINS ET HABITANTS DES COMMUNES PROCHES DE L'AEROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES (BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT), en abrégé "A.R.A.CH.", et Bernard PAGE qui demandent l'annulation du permis d'urbanisme accordé le 16 septembre 2003, par le fonctionnaire délégué de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine (D.G.A.T.L.P.) de Charleroi à la société anonyme (S.A.) SOCIETE WALLONNE DES AEROPORTS en abrégé "SOWAER" tendant à l'exécution des travaux de voûtement du Tintia et de modification du relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire;

Vu l'arrêt n° 136.036 du 14 octobre 2004, rejetant la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué;

Vu l'arrêt n° 192.092 du 31 mars 2009 sursoyant à statuer, posant les questions préjudicielles suivantes à la Cour constitutionnelle :

1. "L'article 7 du décret du Parlement wallon du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, peut-il, sans méconnaître les articles 10, 11 et 23 de la Constitution, autoriser le Parlement wallon à ratifier en ce qui concerne les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux, le permis d'urbanisme du 16 septembre 2003 délivré par le fonctionnaire délégué de la D.G.A.T.L.P. de Charleroi à la S.A. SOWAER tendant à l'exécution des travaux de voûtement du Tintia et la modification du relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire, sans examiner le fond du dossier et la régularité de la procédure administrative ?"
2. "L'article 7 du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, en ce qu'il ratifie en ce qui concerne les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux, le permis d'urbanisme du 16 septembre 2003 délivré par le fonctionnaire délégué de la D.G.A.T.L.P. de Charleroi à la S.A. SOWAER tendant à l'exécution des travaux de voûtement du Tintia et la modification du relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire et exclut que ce permis, délivré par le Gouvernement wallon, puisse, comme les autres permis délivrés par une autorité administrative, faire l'objet d'un contrôle complet de légalité par le Conseil d'Etat sur le recours en annulation d'un intéressé, spécialement quand ce recours a été introduit avant l'entrée en vigueur de ce décret,
 - viole-t-il les règles répartitrices de compétence entre l'Etat, les communautés et les régions et
 - viole-t-il les articles 10, 11, 13 et 23 de la Constitution, examinés seuls ou en combinaison, ainsi que ces articles combinés avec les articles 8 et 9 de la Convention faite à Aarhus, le 25 juin 1998, sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement et l'article 10bis de la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement, telle que modifiée par la directive du Conseil n° 97/11/CE du 3 mars 1997 et par la directive du Parlement européen et du Conseil n° 2003/35/CE du 26 mai 2003 ainsi qu'avec les articles 6 et 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ?";

et les questions préjudicielles suivantes à la Cour de justice des Communautés européennes :

- A. "L'article 1.5 de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement peut-il être interprété comme excluant de son champ d'application une législation - tel le décret de la Région wallonne du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général - qui se limite à énoncer que «les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés» pour l'octroi des permis d'urbanisme, des permis d'environnement et des permis uniques relatifs aux

actes et travaux qu'elle énumère et qui «ratifie» des permis pour lesquels il est énoncé que «les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés» ?"

- B.1. "Les articles 1^{er}, 5, 6, 7, 8 et 10bis de la directive 85/337/CEE telle que modifiée par la directive 97/11/CE et la directive 2003/35/CE s'opposent-ils à un régime juridique où le droit de réaliser un projet soumis à évaluation des incidences est délivré par un acte législatif contre lequel n'est pas ouvert un recours devant une instance juridictionnelle ou un autre organe indépendant et impartial établi par la loi permettant de contester, quant au fond et quant à la procédure suivie, la décision qui ouvre le droit de réaliser le projet ?"
- B.2. "L'article 9 de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, conclue le 25 juin 1998 et approuvée par la Communauté européenne par la décision du Conseil 2005/330/CE du 17 février 2005, doit-il être interprété comme imposant aux Etats membres de prévoir la possibilité de former un recours devant une instance juridictionnelle ou un autre organe indépendant et impartial établi par la loi pour pouvoir contester la légalité, pour toute question de fond ou de procédure relevant tant du régime matériel que du régime procédural d'autorisation des projets soumis à évaluation des incidences, des décisions, des actes ou omissions tombant sous le coup des dispositions de l'article 6 ?"
- B.3. "Au regard de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, conclue le 25 juin 1998 et approuvée par la Communauté européenne par la décision du Conseil 2005/330/CE du 17 février 2005, l'article 10bis de la directive 85/337/CEE telle que modifiée par la directive 2003/35/CE, doit-il être interprété comme imposant aux Etats membres de prévoir la possibilité de former un recours devant une instance juridictionnelle ou un autre organe indépendant et impartial établi par la loi pour pouvoir contester la légalité des décisions, des actes ou omissions pour toute question de fond ou de procédure relevant tant du régime matériel que du régime procédural d'autorisation des projets soumis à évaluation des incidences ?",

chargeant, après un examen des réponses données par la Cour constitutionnelle et par la Cour de justice des Communautés européennes, le membre de l'auditorat désigné par Monsieur l'Auditeur général de rédiger un rapport complémentaire, octroyant aux parties, à dater de la notifications dudit rapport, un délai unique de trente jours pour déposer un dernier mémoire, et réservant les dépens;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu l'arrêt du 18 octobre 2011 de la Cour de justice de l'Union européenne;

Vu l'arrêt n° 144/2012 du 22 novembre 2012 de la Cour constitutionnelle;

Vu le rapport de M. DEBROUX, auditeur au Conseil d'Etat, établi sur la base de l'article 13 du règlement général de procédure;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 11 mars 2014, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 24 avril 2014 à 09.30 heures;

Entendu, en son rapport, M. PAQUES, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me A. LEBRUN, avocat, comparaissant pour les parties requérantes, et Mes Y. TOURNAY et V. VANDENPLAS, loco Me P. LAMBERT, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. DEBROUX, auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit :

1. Par son arrêt n° 101.579 du 6 décembre 2001, le Conseil d'Etat a suspendu l'exécution de l'arrêté du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 15 novembre 2000 octroyant à D. DESMEDT, ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées à Charleroi, un permis d'urbanisme relatif essentiellement à l'allongement de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies afin de porter sa longueur de 2.500 à 3.400 mètres. Cet arrêté a été annulé par un arrêt n° 124.313 du 16 octobre 2003 du Conseil d'Etat.

2. Le 13 juin 2003, la S.A. SOWAER sollicite un permis d'urbanisme afin de modifier le relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire de Charleroi et de voûter le ruisseau Tintia.

3. Le 2 juillet 2003, le fonctionnaire délégué informe la S.A. SOWAER que le dossier accompagnant sa demande n'est pas complet et l'invite à lui communiquer une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ainsi qu'une note visée à l'article 296 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP). La S.A. SOWAER transmet les pièces sollicitées au fonctionnaire délégué le 15 juillet 2003.

4. Le 24 juillet 2003, le fonctionnaire délégué informe la S.A. SOWAER que le dossier relatif à sa demande de permis d'urbanisme est complet et qu'il sollicite à propos de cette demande l'avis du collège des bourgmestre et échevins de la ville de Charleroi, de BELGOCONTROL, du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) de la Région wallonne et du service voyer de la province du Hainaut.

5. Le 5 août 2003, le chef de bureau technique de la ville de Charleroi émet un avis favorable conditionnel sur la demande formée par la S.A. SOWAER.

6. Le 5 août 2003, le directeur d'aéroport du MET donne un avis positif sur le projet de la S.A. SOWAER.

7. Le 7 août 2003, le commissaire voyer du service voyer de la province du Hainaut indique qu'il n'a pas d'observation à émettre sur la demande de la S.A. SOWAER, mais attire l'attention du fonctionnaire délégué sur le fait que les travaux destinés à voûter le Tintia doivent faire l'objet d'une autorisation de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut.

8. Le 16 septembre 2003, le fonctionnaire délégué délivre à la S.A. SOWAER le permis d'urbanisme qu'elle sollicitait en l'assortissant d'une double condition. La S.A. SOWAER est tenue, préalablement à l'accomplissement des travaux visant à voûter le Tintia, de faire établir un calcul hydraulique de son bassin hydrographique et d'obtenir une autorisation relative à ces travaux de la part de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut.

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que le décret de la Région wallonne du 17 juillet 2008 "relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général" disposait notamment comme suit :

- " Art. 7. Est ratifié le permis qui suit et pour lequel les motifs impérieux d'intérêt général sont avérés :
- en ce qui concerne les actes et travaux d'aménagement des infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux, le permis d'urbanisme du 16 septembre 2003 délivré par le fonctionnaire délégué de la direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine de Charleroi à la S.A. SOWAER tendant à l'exécution de travaux de voûtement du Tintia et la modification du relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire";

Considérant que l'article 7 de ce décret a été annulé par l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 13 février 2014, n° 29/2014; que la Cour a notamment jugé comme suit : "[...] les articles attaqués devant être annulés, il revient au Conseil d'Etat de contrôler la légalité formelle et matérielle de ces permis" (motif B.10.2);

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation de l'article 272, § 2, du CWATUP qui dispose qu'aucune délégation n'est accordée au fonctionnaire délégué en ce qui concerne a) les voies de communications par terre de l'Etat et des Provinces et f) les aéroports et toutes infrastructures destinées au transport aérien;

que, dans leur dernier mémoire, les requérants demandent à se désister de la première et de la troisième branches;

que, dans une deuxième branche, ils observent que la demande a été soumise à BELGOCONTROL et en déduisent que le permis vise à mettre en oeuvre une infrastructure destinée au transport aérien si bien que l'article 272, § 2, f), exclut la délégation au fonctionnaire délégué;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants prétendent que l'article 272, § 2, du CWATUP qui réserve le pouvoir de décision au Ministre ne vise pas seulement les permis dont l'objet fait partie de l'énumération mais aussi les permis qui concernent certaines infrastructures, même incidemment; qu'ils ajoutent que l'arrêté ministériel du 11 mars 1980, qui reproduit l'article 272, § 2, précité, est irrégulier pour n'avoir pas été soumis à la section de législation du Conseil d'Etat et pour avoir été signé par un secrétaire d'Etat alors que, durant la régionalisation provisoire, la compétence liée à l'aménagement du territoire, visée à l'article 2, 1^o, de la loi du 20 juillet 1979, devait s'exercer collégialement en vertu de l'article 4, dernier alinéa, de la loi du 20 juillet 1979 et de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 27 septembre 1979; qu'ils affirment qu'aucune pièce ne démontre qu'une délégation a été confiée au secrétaire d'Etat et que, si une délégation existe au profit d'un Ministre, lui seul peut signer, le secrétaire d'Etat pouvant tout au plus contresigner;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les requérants déclarent ne maintenir que la deuxième branche de leur moyen en faisant valoir que les travaux de remblaiement litigieux sont une infrastructure destinée au transport aérien;

qu'ils y soulèvent une cinquième branche d'ordre public, à titre subsidiaire, en faisant valoir que l'autorité qui recourt à l'article 127 du CWATUP doit justifier les conditions qui rendent cet article applicable;

Considérant que rien ne s'oppose à l'accueil de la demande de désistement des requérants en ce qui concerne les arguments autres que ceux que contient la deuxième branche; que ce désistement est accueilli;

Considérant, en ce qui concerne la deuxième branche, que l'article 127 du CWATUP attribue directement au fonctionnaire délégué la compétence d'accorder ou de refuser le permis d'urbanisme sauf pour les projets qui relèvent de la liste, établie par le Gouvernement, "des actes et travaux d'utilité publique pour lesquels aucune délégation n'est accordée" (art. 127, § 1^{er}, al. 2, 3^o, et § 5, al. 1^{er}, 2^o); que, dans ces derniers cas, la compétence est exercée par le Gouvernement;

que l'article 272, § 2, du CWATUP dispose que "aucune délégation n'est accordée en ce qui concerne" les catégories de projets énumérées sous les lettres a) à j), dont "j) les aéroports et toute infrastructure destinée au transport aérien"; que, en outre, ne sont visés que les projets "dont l'implantation ou le tracé n'est pas inscrit dans un plan de secteur arrêté par l'Exécutif ou qui s'écartent de ce tracé ou de cette implantation", car il est admis que cette restriction placée à la fin du paragraphe 2, s'applique sans distinction aux points a) à j) de l'article 272, § 2, du CWATUP;

qu'il n'est pas établi que les actes et travaux autorisés sont relatifs à une infrastructure destinée au transport aérien "dont l'implantation ou le tracé n'est pas inscrit dans un plan de secteur arrêté par l'Exécutif ou qui s'écartent de ce tracé ou de cette implantation"; que l'article 272, § 2, du CWATUP, est inapplicable; que la deuxième branche n'est pas fondée;

Considérant que l'article étant inapplicable, il n'y a pas lieu d'examiner la critique de sa légalité contenue dans le mémoire en réplique;

Considérant, sur la cinquième branche, soulevée dans le dernier mémoire, que celle-ci se borne à dénoncer un défaut de motivation formelle de l'acte attaqué; que cette critique ne relève pas de l'ordre public; qu'elle aurait pu et donc dû être formulée dans la requête afin de respecter le droit de défense des autres parties; qu'elle est tardive et partant irrecevable;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un deuxième moyen de la violation de l'autorité de la chose jugée de l'arrêt n° 101.579 du 6 décembre 2001;

qu'ils rappellent avoir obtenu la suspension de "l'exécution de l'arrêté du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement du 15 novembre 2000 octroyant à Monsieur D. DE SMET, ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées à Charleroi, un permis d'urbanisme relatif essentiellement à l'allongement de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, afin de porter sa longueur de 2.500 à 3.400 mètres";

qu'ils prétendent que l'acte attaqué vise à exécuter partiellement les travaux autorisés par le permis dont l'exécution a été suspendue, ce qui ressort, à leur sens, de l'étude d'incidences relative à ce premier permis qui évoquait déjà les travaux autorisés par l'acte attaqué; qu'ils précisent que les travaux à présent autorisés ne débordent pas sur la zone d'extension d'industrie, ce qui explique que le volume de remblais passe de 1,5 millions de mètres cube à 800.000; qu'ils en concluent que le permis vise à réaliser la moitié de ce qui était prévu dans le permis dont l'exécution a été suspendue; qu'ils relèvent encore que ce dernier prévoyait la prolongation de la piste à un niveau de + 178 mètres alors que le permis attaqué permet des remblais jusqu'à un niveau de 176,5 mètres soit 1,5 mètre plus bas; qu'ils présument que ce volume est réservé aux empièvements, tarmac et finitions;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants soulignent que le moyen soulève une question de fait qui ne peut être résolue que par la consultation des plans relatifs à l'allongement de la piste qui fait l'objet d'un permis d'environnement octroyé par la ville de Charleroi le 1^{er} février 2005 et d'un permis unique octroyé par les fonctionnaires délégué et technique le 14 février 2005; qu'ils estiment que l'Auditorat doit réclamer la production de ces plans;

Considérant que le dossier de la demande révèle que les travaux ne sont pas relatifs à l'allongement de la piste; que la "Note relative à la justification et à la nature des travaux de modification de relief du sol (suivant article 296 du CWATUP)" précise que "Les terres arables seront stockées en un endroit à définir sur le chantier" et que "[en] fin de remblais, ces terres serviront à finir la surface, en vue de l'engazonnement"; que les requérants ne démontrent pas que les travaux litigieux, qui modifieront le relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire de

Charleroi et qui vouleront le Tintia, allongeront de la sorte la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, ni partant que la partie adverse a, en adoptant le 16 septembre 2003 la décision contestée, autorisé l'allongement de cette piste; qu'ainsi, il n'est pas établi que la partie adverse a enfreint l'autorité de chose jugée de l'arrêt n° 101.579 du 6 décembre 2001 du Conseil d'Etat qui a ordonné la suspension de l'exécution de l'arrêté du Ministre de l'Urbanisme du 15 novembre 2000 octroyant à D. DE SMEDT, ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées à Charleroi, un permis d'urbanisme relatif essentiellement à l'allongement de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies afin de porter sa longueur de 2.500 à 3.400 mètres;

que la production des plans réclamée par les requérants dans leur mémoire en réplique ne pourrait remettre en question les conclusions qui s'imposent à la lecture du dossier de demande du permis d'urbanisme attaqué;

Considérant que le deuxième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen "de la violation de l'article 9, § 3, 4°, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tel que modifié par le décret du 4 juillet 2002";

qu'ils indiquent que cette disposition implique que la notice d'évaluation des incidences doit comporter une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement;

qu'ils constatent que le Gouvernement n'a pas exécuté correctement cette disposition dans son arrêté du 4 juillet 2002 lorsqu'il a omis de reprendre cet élément dans l'annexe qui fixe le contenu de la notice d'évaluation des incidences et considèrent que cette annexe doit être écartée, en vertu de l'article 159 de la Constitution, au profit de l'application directe du décret;

qu'ils soutiennent que cette irrégularité est substantielle et sanctionnée par l'annulation; qu'ils ajoutent que la notice doit être considérée comme inexistante;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants estiment que l'esquisse des principales solutions de substitution ne se confond pas avec la justification de l'efficacité des mesures palliatives ou protectrices éventuelles;

Considérant que, dans le dernier mémoire, ils soutiennent que la question de savoir comment la rubrique en question aurait dû être remplie n'est pas l'objet du moyen;

Considérant que l'article 9, § 3, 4^o, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne dispose comme suit :

" La notice d'évaluation des incidences ou l'étude d'incidences comporte au minimum les informations suivantes :

[...]

4^o une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le demandeur et une explication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement";

que si l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement dans la Région wallonne ne règle pas la présence dans la notice d'évaluation des incidences de l'esquisse des principales solutions de substitution, elle impose toutefois, au 6^o, la "justification des choix et de l'efficacité des mesures palliatives ou protectrices éventuelles ou de l'absence de ces mesures";

que les requérants perdent de vue que ce point 6 impose au demandeur de justifier ses choix, ce qui suppose l'examen préalable de plusieurs solutions lorsque cela s'avère possible; que, eu égard à l'objet de la demande, il n'est pas raisonnable d'exiger l'examen d'alternatives d'implantation;

que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement jointe à la demande rappelle que le but est d'améliorer la situation et énumère les mesures prises pour minimiser l'impact du chantier sur l'environnement; qu'elle est rédigée comme suit :

" [...]

En ce qui concerne le projet à terme, les travaux envisagés ont justement pour but d'améliorer la situation actuelle de cette zone du domaine aéroportuaire. Aucune mesure significative n'est à apporter particulièrement au projet.

Par contre, pour ce qui est de la phase de chantier, certaines mesures sont prises afin d'éviter tous désagréments.

En effet, un dispositif de nettoyage systématique des véhicules sortants du site sera utilisé, afin de ne pas salir les voiries avoisinantes empruntées par ces véhicules.

Par ailleurs, la rue du Fonteny, qui est asphaltée, sera maintenue en place en guise de voirie d'accès au chantier. De plus, un arrosage des zones de circulation sur chantier sera effectué en période sèche. Les émanations de poussières seront ainsi diminuées au maximum.

Et enfin, la sécurité routière aux abords du chantier, sera garantie. L'accès au chantier se faisant uniquement par le carrefour du Fonteny, et celui-ci étant équipé d'un feu rouge en fonction, la circulation sera réglée de façon sûre, tant pour les entrées que pour les sorties";

qu'il ressort de cette notice que des choix entre plusieurs solutions ont été faits pour diminuer l'impact du chantier; que les requérants ne critiquent pas les mesures qui ont été retenues;

que la "Note relative à la justification et à la nature des travaux de modification de relief du sol (suivant article 296 du CWATUP)" révèle que des modalités de la modification du relief du sol ont été envisagées :

" Les dépôts et déblais trouvés sur place seront, après examen, soit réutilisés sur place, avec ou sans traitement préalable, soit évacués hors chantier pour traitement et recyclage ou mis en décharge appropriée.

Les terres arables seront stockées en un endroit à définir sur le chantier. En fin de remblais, ces terres serviront à finir la surface, en vue de l'engazonnement.

Les remblais à proprement parler, proviendront de divers chantiers de terrassement dans la région. Ces remblais [ne] seront constitués que de terres saines.

Les terres entrantes et sortantes seront pesées, et un bon de transport devra accompagner chaque convoi, afin de garantir la traçabilité de ces terres";

que les requérants ne suggèrent pas d'autres alternatives qui auraient pu être prises en compte et qu'il pourrait raisonnablement être reproché à la partie adverse de ne pas avoir examinées;

que, en ce qui concerne le voûtement du Tintia, les requérants n'esquissent aucune option de substitution qui, à leur sens, aurait pu être envisagée;

Considérant que le troisième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un quatrième moyen de la violation de l'article 1^{er}, 5^o, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne et de diverses erreurs quant aux motifs; qu'ils observent que la disposition invoquée impose de reprendre dans la

notice d'évaluation des incidences les principaux paramètres écologiques du projet et de mettre en évidence ses effets sur l'environnement;

que, dans une première branche, ils dénoncent une confusion dans le zonage applicable; qu'ils notent que, dans la notice, "le terrain est situé en zone d'équipements communautaires dans la zone aéroportuaire" et que, dans l'acte attaqué, il est question de la zone de services publics et d'équipements communautaires; qu'ils relèvent qu'il n'existe pas de zone aéroportuaire dans la légende du plan de secteur (articles 25 et suivants du CWATUP), que l'art 39bis du CWATUP place les champs d'aviation dans le réseau des principales infrastructures de communication et que l'essentiel du site concerné par le permis attaqué se situe en zone de champs d'aviation existant ou à créer; qu'ils concluent que l'acte attaqué commet une erreur quant aux motifs et que la notice qui le fonde ne remplit pas l'objectif décréteil qui est le sien en "se méprenant sur les prescriptions du plan de secteur en vigueur, lequel ne définit d'ailleurs pas sur les parcelles où porte le permis une affectation par zone, mais par infrastructures de communication (champs d'aviation, champs d'aviation à créer)";

que, dans leur dernier mémoire, ils demandent à se désister de leur deuxième branche;

que, dans une troisième branche, ils critiquent la mention "néant" contenue dans la notice sous le point "impact sur le patrimoine naturel"; qu'ils font valoir qu'il s'agit de remblayer une partie de la vallée du Tintia et de l'enterrer sur 900 mètres; qu'ils relèvent que l'étude d'incidences de 1999 réalisée dans le cadre de la demande de permis pour l'allongement de la piste mentionnait que "les prairies humides le long du Tintia constituent des zones centrales ouvertes, les zones boisées le long du ruisseau sont des zones centrales fermées", que "les zones centrales sont des zones dont la conservation de la nature active ou passive est prioritaire sur les autres fonctions" et que "la région étant assez pauvre en sites d'intérêts biologiques, la zone qui nous intéresse occupe une place non négligeable dans le réseau écologique, puisque l'on y trouve une belle continuité entre le domaine du Bois-Lombut et les zones humides entourant les ruisseaux le Tintia et Pirsoulx"); qu'ils concluent que la notice est loin d'être le reflet de l'étude d'incidences et qu'elle est de nature à avoir induit l'autorité en erreur;

que, dans leur dernier mémoire, ils demandent à se désister de leur quatrième branche;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants estiment que la Région wallonne n'apporte pas de réponse pertinente au moyen;

Considérant, sur la première branche, que, à supposer qu'il faille regretter l'utilisation du terme "zone aéroportuaire", la notice d'évaluation des incidences n'a pas induit l'auteur de l'acte en erreur par le fait d'avoir situé les terrains concernés par le projet en "zone d'équipements communautaires dans la zone aéroportuaire"; que l'auteur de l'acte attaqué a retenu l'affectation de "zone de services publics et d'équipements communautaires" sans se méprendre ce que ces terrains reprennent un domaine aéroportuaire; que le plan de secteur de Charleroi, avec la légende qui existait à l'époque, figure les terrains en utilisant la silhouette d'un avion en surimpression; que, s'agissant d'un aéroport figuré au plan de secteur par la silhouette d'un avion en surimpression, il ne peut être question d'un périmètre vierge d'affectation; que l'article 6, 4^o, du décret du 27 novembre 1997 modifiant le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine prescrivait d'appliquer à une telle zone l'article 28 du CWATUP relatif à la zone de services publics et d'équipements communautaires; que l'auteur de l'acte attaqué ne s'est pas trompé sur l'affectation des terrains litigieux; que la première branche du quatrième moyen n'est pas fondée;

Considérant, sur la troisième branche, que le grief qui fonde l'allégation des requérants est tiré d'un passage de l'étude d'incidences réalisée par l'institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire (IGEAT) à propos de l'allongement de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies; que, selon cette étude, les prairies humides le long du Tintia constitueraient des zones écologiques centrales au sein desquelles la conservation de la nature serait prioritaire sur les autres fonctions; que les requérants ne démontrent pas que les travaux autorisés par l'acte se confondent avec l'extension de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, ni qu'ils affecteront les prairies humides le long du Tintia comme l'extension de la piste aurait dû le faire selon l'étude d'incidences précitée;

Considérant que rien ne s'oppose au désistement des requérants relativement à leurs deuxième et quatrième branches; que ce désistement est accueilli;

Considérant que le quatrième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un cinquième moyen de la violation des articles 84, 269 et 301 du CWATUP;

qu'ils observent que l'article 266, 1^o, du CWATUP répute arbres remarquables les arbres isolés à haute tige ou les arbustes d'au moins 30 ans dans les espaces ouverts;

qu'ils lisent dans la notice d'évaluation des incidences que le site concerné par le permis est un terrain vague couvert par la végétation basse de type buisson, arbrisseau et hautes herbes soit un espace ouvert typique (p. 1, pt 1, 2^{ème} tiret), que des carcasses d'arbres abattus il y a un certain temps pour des raisons de péril aviaire se trouvent dans le lit du ruisseau (p. 3), que ces arbres ont été abattus il y a plusieurs années (p. 7);

qu'ils prétendent que ces abattages ont eu lieu après l'entrée en vigueur de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 27 mars 1985 déterminant la liste des arbres remarquables et soutiennent que cet abattage aurait dû faire l'objet d'un permis d'urbanisme en vertu de l'article 84, § 1^{er}, 11^o, du CWATUP; qu'ils constatent que ce ne fut pas le cas;

qu'ils soutiennent alors que le permis attaqué qui permet de remblayer à l'endroit où ces arbres se trouvaient constitue ce permis de régularisation; qu'ils écrivent que l'avis du service conservation de la nature, gestion et surveillance du milieu de la direction générale des ressources naturelles et de l'environnement (D.G.R.N.E.) n'a pas été pris sur la base de l'article 269 du CWATUP, que le dossier de demande n'est pas conforme à l'article 301 du CWATUP et que le permis attaqué ne comporte aucune motivation quant à cette régularisation;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants estiment que la Région wallonne n'apporte pas de réponse pertinente au moyen;

Considérant que, dans le dernier mémoire, ils demandent au Conseil d'Etat d'ordonner une expertise afin d'établir l'âge et la situation des arbres en question avant l'abattage; qu'ils dénoncent aussi le défaut de motivation de l'acte quant à la régularisation qu'il accorde; qu'ils concèdent que leur moyen n'est pas pris de la violation de l'article D.64 du Code de l'environnement mais affirment qu'il ne peut se lire autrement;

Considérant que les requérants se bornent à faire des hypothèses et ne démontrent pas que les arbres en question ne pouvaient être abattus sans un permis préalable; que, partant, aucun défaut de motivation adéquate ne peut être reproché sur ce point à l'auteur de l'acte attaqué;

Considérant que le cinquième moyen n'est pas fondé;

Considérant que les requérants prennent un sixième moyen de la violation de l'article 8, § 2, du décret du 11 septembre 1985, précité;

que, dans ce qu'ils qualifient de première branche, ils constatent que la rubrique 62.00.01 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations ou activités classées, soumet à étude d'incidences, en matière de transport aérien civil, les aéroports et/ou aérodromes lorsque la piste de décollage ou atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres;

que, dans ce qu'ils qualifient de deuxième branche, ils dénoncent une violation de la "directive 85/337" qui soumet d'office à étude d'incidences la construction d'aérodromes dont la piste de décollage ou d'atterrissage a une longueur d'au moins 2.100 mètres;

qu'ils dénoncent un saucissonnage en vue de réaliser une moitié du permis du 15 novembre 2000, dont l'exécution a été suspendue, par la mise en œuvre de remblais d'un volume de 800.000 m³ (l'allongement de la piste nécessitant des remblais pour 1.500.000 m³); qu'ils en voient la démonstration dans le dossier; qu'en ce sens, ils soulignent que la note justificative révèle que les terrains nivelés accueilleront des instruments d'aide à la navigation, que la notice d'évaluation signale la présence d'équipements techniques (rampes lumineuses d'approche pour l'atterrissage), qu'elle invoque la lutte contre le péril aviaire au décollage et à l'atterrissage et indique le but de créer une zone de sécurité en bout de piste;

qu'ils déplorent l'absence d'étude d'incidences préalable;

que, dans ce qu'ils qualifient de troisième branche, ils dénoncent l'existence d'un projet mixte soumis à permis d'environnement de classe 1 et à permis d'urbanisme si bien qu'un permis unique devait être sollicité sur la base des articles 1^{er}, 11^o, et 81, § 1^{er}, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

que, dans ce qu'ils qualifient de quatrième branche, ils dénoncent l'incompétence de l'auteur de l'acte et le défaut d'approche intégrée et globalisée;

que, dans ce qu'ils qualifient de cinquième branche, ils considèrent que le permis attaqué autorise les travaux nécessaires pour le prolongement de la piste sur 700 mètres à l'exception des derniers 1,5 mètre de hauteur réservés aux finitions, sans permis unique ni étude d'incidences pourtant indispensables préalablement à la

délivrance du permis; qu'ils font valoir que ces permis unique et étude d'incidences ne portent plus que sur des travaux pratiquement achevés; qu'ils dénoncent une application incorrecte de l'article 9bis et une violation de l'article 14, § 2, du décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement en Région wallonne tel que modifié par le décret du 15 mai 2003 (entré en vigueur le 11 juin 2003 alors que la demande date du 11 juin 2003); qu'ils concluent qu'en estimant que le projet n'a pas d'incidences sur l'environnement et en ne le soumettant pas à l'avis du conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) ni à l'enquête publique, l'autorité a commis une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que, dans le mémoire en réplique, les requérants veulent justifier leur point de vue relatif au saucissonnage; qu'ils indiquent :

- que le demandeur de permis est la S.A. SOWAER qui a pour objet social exclusif la gestion des aéroports si bien qu'il s'agit d'un projet aéroportuaire,
- que la directive du 27 juin 1985 concernant l'évaluation de certains projets publics ou privés sur l'environnement telle que modifiée par la "directive 97/11", plus particulièrement son annexe IV.7, "suppose une évaluation des effets du fait de l'existence de l'ensemble du projet" et condamne donc le saucissonnage,
- que le recours à l'épandage de grandes quantités de chaux dans le but de stabiliser le sol ne se conçoit pas s'il s'agit seulement de remblais visant l'aspect, la propreté et la planéité et que cet indice montre que le projet a été initialement conçu pour supporter l'allongement de la piste;

qu'ils demandent à la SOWAER de fournir le journal des travaux;

qu'ils suggèrent de poser à la Cour de justice de l'Union européenne la question suivante :

- " Lorsqu'un projet, soumis à étude d'incidences sur l'environnement en vertu de la directive du 27 juin 1985, fait l'objet de plusieurs autorisations successives visant à sa mise en œuvre progressive, est-il conforme à ladite directive que ces autorisations ne soient pas toutes soumises à étude d'incidences sur l'environnement mais que seule l'autorisation finale le soit ?";

Considérant que, dans le dernier mémoire, ils soutiennent que l'argument selon lequel il n'apportent pas la preuve que les travaux autorisés servent à allonger la piste pourtant programmée depuis fort longtemps relève du sophisme;

Considérant, sur les cinq branches réunies, que le projet autorisé par l'acte attaqué ne se confond pas avec la prolongation de la piste ou avec la construction d'un aéroport;

Considérant que les requérants ne démontrent pas que les travaux litigieux, qui modifieront le relief du sol dans la partie nord-est de la zone aéroportuaire de Charleroi et qui voûteront le Tintia, allongeront de la sorte la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, ni, partant, que la partie adverse a autorisé l'allongement de cette piste en adoptant le 16 septembre 2003 la décision contestée;

Considérant que la partie adverse fait valoir que les travaux de remblayage qui font l'objet de la décision sont justifiés par l'assainissement du site, le péril aviaire, le relief général accidenté, l'optimalisation de l'emploi des instruments d'aide à la navigation et une amélioration de l'image de marque de l'aéroport de B.S.C.A.;

Considérant que le fait que la S.A. SOWAER soit le demandeur de permis n'implique pas le saucissonnage dénoncé; que les travaux ont lieu aux abords de l'aéroport et concernent le péril aviaire et le bon fonctionnement des instruments techniques existants; que, pour la stabilisation des sols, la "Note relative à la justification et à la nature des travaux de modification de relief du sol (suivant article 296 du CWATUP)" mentionne que "les remblais seront neutres", qu'ils "seront stabilisés par couches régulières" et que "le but est d'éviter les tassements ou les affaissements et la pollution de la nappe phréatique sous-jacente, par ailleurs inexploitée"; qu'il ne faut pas perdre de vue que les abords de la piste doivent pouvoir supporter un avion en situation d'atterrissage d'urgence;

Considérant que les requérants ne contestent pas que lesdits travaux ont, par eux-mêmes, une utilité propre; qu'ils n'établissent pas que le projet autorisé devait faire l'objet d'une étude d'incidences au regard de la rubrique citée de l'arrêté du 4 juillet 2002 du Gouvernement de la Région wallonne arrêtant la liste des projets soumis à études d'incidences et des installations et activités classées;

Considérant que les requérants qui n'apportent pas la preuve que la décision contestée autorise une extension de la piste 07/25 de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, ne démontrent pas que la bénéficiaire de l'acte critiqué devait également obtenir un permis d'environnement et qu'il lui appartenait en conséquence de solliciter un permis unique et non un simple permis d'urbanisme;

Considérant que le dossier administratif ne permet pas d'établir la situation de mise en œuvre progressive d'un projet dénoncée par les requérants; qu'il s'ensuit que la question préjudicielle qu'ils suggèrent de poser à la Cour de Justice de l'Union européenne n'apparaît pas utile à la solution du litige; qu'il n'y a pas lieu de la poser;

Considérant que le sixième moyen n'est pas fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La requête en annulation est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 700 euros, sont mis à la charge des parties requérantes, à concurrence de 350 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le vingt-six juin deux mille quatorze par :

M ^{me}	GUFFENS,	conseiller d'Etat, président f.f.,
MM.	KOVALOVSKY,	conseiller d'Etat,
	PAQUES,	conseiller d'Etat,
M ^{me}	MOREL,	greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

C. MOREL.

S. GUFFENS.